Dr L. Ploegaerts

La planification des villes nouvelles françaises et l'innovation urbaine

Département de Géographie

Université d'Ottawa

REMERCIEMENTS

Cette recherche a été réalisée dans le cadre du programme d'échanges de chercheurs entre la France et le Canada administré par le Conseil national de recherche du Canada. Je tiens à remercier tout particulièrement MM. J.-E. Roullier et G. Salmon-Legagneur, anciens secrétaires-généraux du Groupe central des villes nouvelles pour leur assistance durant mon séjour au Ministère et dans tous les établissements publics d'aménagement.

L.P.

Décembre 1985

RÉSUMÉ

Le développement des villes nouvelles françaises a été caractérisé par des approches innovatrices à l'organisation urbaine qui se sont manifestées principalement sur les plans urbanistique, architectural et technologique. Conçues à la fin des années soixante, dans un contexte de croissance économique en perte de vitesse, les villes nouvelles n'ont pas échappé à la crise actuelle. Cependant leur existence n'est pas remise en question. On constate qu'elles constituent un vaste laboratoire d'expériences urbaines nouvelles encore en rodage qui pourraient, à l'avenir, apporter des solutions aux nombreux problèmes auxquels sont confrontés tous les milieux urbains.

ABSTRACT

The French new towns development has been characterized by innovative approaches to urban organization that have been expressed in planning, architectural and technological terms. Conceived at the end of the sixties, in a context of decreasing growth, the new towns did not escape the present crisis. However, their existence is not questionned. It is noticeable that they constitute a vast laboratory of new urban experiences still in the trial stage that could provide, in the future, solutions to the numerous problems all urban centres are faced with.

LILLE
Lille-Est
ROUEN
Le Vaudreuil
Cergy-Pontoise
Marne-la-Vallée
St.-Quentin-
en-Yvelines
PARIS
Evry
Melun-Sénart
LYON
L'Isle d'Abeau
Rives de l'Etang
de Berre
MARSEILLE

LA PLANIFICATION DES VILLES NOUVELLES FRANÇAISES ET L'INNOVATION URBAINE

Au delà de l'intérêt évident que présente l'expérience française des villes nouvelles qui a déjà fait l'objet d'un nombre considérable de publications,[1] il nous est apparu intéressant d'examiner de plus près les facteurs d'innovation urbaine qu'elles ont suscités, comment ceux-ci ont été traduits dans l'organisation spatiale et sont actuellement vécus par les usagers et dans quelle mesure ces innovations urbaines pourraient être appliquées avec succès aux milieux urbains anciens aux prises avec les problèmes d'adéquation des structures existantes aux besoins nouveaux de la société urbaine.

Il importe tout d'abord de mieux cerner le sujet par un bref rappel des conditions historiques permettant de situer la création des villes nouvelles françaises dans son contexte spatial et temporel. On peut diviser les neuf villes nouvelles françaises en deux catégories suivant leur distribution géographique (figure 1), les cinq villes nouvelles de la région parisienne (tableaux 1 et 2): Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, Melun-Sénart, Evry, Saint-Quentin-en-Yvelines et les quatre villes de province (tableaux 3 et 4): Le Vaudreuil (rebaptisée Val-de-Reuil) au sud-est de Rouen, Lille-Est (Villeneuve d'Ascq), L'Isle d'Abeau au sud-est de Lyon et les Rives de l'Étang de Berre au nord-ouest de Marseille.[2]

Bien que l'implantation et le développement de chacune de ces villes nouvelles, planifiées initialement pour des populations variant entre 100 000 et 350 000 habitants en l'an 2 000, aient répondu dans chaque cas à des besoins spécifiques, elles ont toutes été conçues pour résoudre une série de problèmes consécutifs à l'accélération rapide du phénomène d'urbanisation depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale tel qu'il se présentait encore au début des années soixante et dont on ne prévoyait pas l'affaiblissement dès 1965. Les principales caractéristiques de la croissance urbaine se

manifestaient par une augmentation rapide de la population dans les grands centres urbains entraînant les problèmes bien connus de saturation des secteurs centraux, de congestion des voies de communications, de spéculation foncière, de manque d'espaces verts auxquels venaient s'ajouter, en particulier dans la région parisienne, le sous-développement des services communautaires des banlieues et de grands ensembles hâtivement édifiés après la guerre pour répondre à la pénurie aiguë de logements. Comme le problème se posait davantage à Paris, l'expérience française des villes nouvelles s'est d'abord développée en région parisienne dans le cadre du schéma directeur d'aménagement pour s'étendre ensuite aux grands centres urbains de province.

La création de villes nouvelles ne constitue pas une innovation en soi même si cette entreprise contient toujours une part d'utopie par sa volonté de créer un milieu de vie idéal en rupture avec le passé. Depuis l'antiquité, l'homme a créé des villes nouvelles pour répondre à des besoins les plus divers qui sont à présent mieux connus grâce au développement considérable des travaux sur l'histoire urbaine.[3] La France en conserve pour sa part plusieurs exemples légués par le passé et que l'on peut voir encore aujourd'hui.[4] Les villes nouvelles françaises contemporaines n'ont pas complètement échappé à cette part d'utopie dans la mesure où leur création résultait d'une volonté politique assez forte pour amorcer un nouveau mode d'appropriation spatiale permettant de résoudre une problématique urbaine qui ne pouvait plus l'être par le processus de l'accroissement naturel.[5] C'est tout particulièrement le cas de Paris dont la croissance, rapide au cours du dix-neuvième siècle,[6] avait pu être absorbée grâce à la politique de grands travaux du baron Haussmann qui a eu le mérite d'être réalisée,[7] alors qu'il n'en fût pas de même des divers plans pour Paris qui se sont succédé jusqu'à la publication du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne.[8]

Tableau 1
Villes Nouvelles de Région Ile-de-France (RIF)
Données statistiques générales au 31.12.1983

	Cergy-Pontoise	Evry	Marne-la-Vallée	Melun-Sénart	St-Quentin-en-Yvelines	Total RIF
Superficie (en ha) Syndicat Communautaire d'Aménagement (SCA)	10479	4130	3816	5305 6555 5405	10817	
Zone d'Agglomération Nouvelle (ZAN)	6669	2065	3156	2705 4043 3658	7106	
Établissement Public d'Aménagement (EPA)	11012	2817	13000	17265	8877	
Organisation				1-7		
				1-7	1-11	
SCA - Commune	1-15	1-4*	1-6	1-4		
EPA - Commune	1-16	1-4	1-21	1-18	1-10	
Aquisitions foncières au 31.12.1983 (en ha)	5029	2160	5294	3714	4028	20295
Population totale 1982 Source: INSEE.	117371	72184	115798	115376	151202	571531
Total des logements mis en chantier depuis l'origine à fin 1983 Source SIROCO depuis 1973	32889	19015**	30246	18699	33164	134013
Emplois estimés	60000 (SCA)	29000 (SCA)	33360	de 37 à 40000	53000	
Taux d'actifs résidant				±33%	de 28 à 30%	215360
Source: EPA	53% (ZAN)	50%	±25%			
Cessions de surfaces industrielles (en ha) Source: EPA	308,4	179	216,1	168,3	309	1180,8
Cessions de droits de construire secteur tertiaire (en m2) Source: EPA	327670	362210	338400	42000	558700	1628980

* Depuis août 1982 le SCA d'Evry ne compte plus que 4 communes, la commune de Coudray-Monceau s'en étant séparée.
** Evry sans zone d'influence.
Source: d'après SGGCVN Statistiques villes nouvelles au 31.12.1983. Depuis cette date les périmètres d'urbanisation ont été modifiés en application de la loi du 13 juillet 1983

Tableau 2
Villes Nouvelles de Région Ile-de-France (RIF)
Structure financière au 31.12.1983 (Chiffres cumulés arrondis)

	Cergy-Pontoise	Evry	Marne-la-Vallée	Melun-Sénart	St-Quentin-en-Yvelines	Total RIF
Dépenses (en mf)						
Terrains	447	119	256	115	276	1213
Travaux	726	513	905	204	606	2954
Autres dépenses	440	406	588	245	612	2291
Trésorerie-TVA	41	13	-23	18	24	75
Total (en mf)	1655	1051	1726	583	1519	6534
Recettes (en mf)						
Recettes commerciales	1047	706	1199	333	1110	4394
Autres recettes	475	259	315	144	282	1474
Endettement net	132	86	212	107	127	665

Source: d'après SGGCVN Statistiques villes nouvelles au 31.12.1983

Tableau 3
Villes Nouvelles de Province & Total Villes Nouvelles
Données statistiques générales au 31.12.1983

	Le-Vaudreuil (Val-de-Reuil)	Lille-Est (Villeneuve d'Ascq)	L'Isle d'Abeau	Rives de l'Étang de Berre	Total Province	Total Villes Nouvelles
Superficie (en ha)						
Syndicat Communautaire d'Aménagement (SCA)	*	**	9785	23178		
Zone d'Agglomération Nouvelle (ZAN)	*	**	4782	23178		
Établissement Public d'Aménagement (EPA)	6502	7210**	31065	26843		
Organisation						
SCA - Commune	*	**	1-8	1-3		
EPA - Commune	1-9*	1-10**	1-23	1-4		
Acquisitions foncières au 31.12.1983 (en ha)	2659	**	4159	2244	9062	29357
Population totale 1982 Source: INSEE	13270	59868	48890	83237	205265	777196
Total des logements mis en chantier depuis l'origine à fin 1983 Source SIROCO depuis 1973	4205	12153	5311 (SCA)	17097 (EPA)	38766	172779
Emplois estimés	5200 (EPA)	22000	6000 (SCA)	28000 (SCA)	61200	±276560
Taux d'actifs résidant Source: EPA	40%	±16%	±50%	82%		
Cessions de surfaces industrielles en ha Source: EPA	131,7	**	228,6	48,1	408,4	1589,2
Cessions de droits de construire secteur tertiaire en m2 Source: EPA	2000	**	26600	28500	57100	1686080

* Val-de-Reuil constitue un ensemble urbain de 9 communes.
** Depuis décembre 1983, Villeneuve d'Ascq est officiellement achevée, elle constitue une nouvelle commune et l'EPA est supprimée.
Source: d'après SGGCVN Statistiques villes nouvelles au 31.12.1983. Depuis cette date les périmètres d'urbanisation ont été modifiés en application de la loi du 13 juillet 1983

Tableau 4
Villes Nouvelles de Province & Total Villes Nouvelles
Structure financière au 31.12.1983 (Chiffres cumulés arrondis)

	Le-Vaudreuil (Val-de-Reuil)	Lille-Est (Villeneuve d'Ascq)	L'Isle d'Abeau	Rives de l'Étang de Berre	Total Province	Total Villes Nouvelles
Dépenses (en mf)						
Terrains	24	*	91	74	190	1403
Travaux	125	*	134	172	430	3384
Autres dépenses	137	*	210	161	509	2800
Trésorerie-TVA	5	*	-7	-	-2	73
Total (en mf)	292	*	428	407	1126	7660
Recette (en mf)						

LES VILLES NOUVELLES ET LE SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION DE PARIS.

C'est ce schéma, publié en 1965,[9] qui sera à l'origine des villes nouvelles de la région d'Ile-de-France que l'on connaît aujourd'hui, avec quelques variantes, et qui a clairement défini au départ les fonctions de ces nouveaux centres dans la trame urbaine existante. Ces directives ont permis d'éviter, dès le départ de l'opération villes nouvelles, de tomber dans le piège du formalisme spatial auquel n'avaient pas échappé les réalisateurs de villes comme Brasilia et Chandigârh en définissant a priori un "contenant" spatial symbolique dont le "contenu" socio-économique devait s'accommoder tant bien que mal.[10] Il est éclairant de se reporter aux textes du schéma et des avis qu'il a suscités où l'on peut suivre l'évolution des options explorées qui ont conduit à l'implantation des cinq villes nouvelles de la région d'Ile-de-France.[11] L'expérience de la région parisienne inspira le choix des quatre villes nouvelles de province dans le cadre cette fois de l'option des pôles régionaux de croissance dont les objectifs visaient à la fois à desserrer l'engorgement de Paris et de développer les métropoles régionales. Ce choix de créer des villes nouvelles peut paraître assez banal aujourd'hui, mais à l'époque, il constituait une audacieuse solution alternative à des options encore beaucoup plus révolutionnaires comme cet étonnant projet de création d'un Paris parallèle.[12] Ce plan, qui renouait avec d'autres propositions utopiques pour l'aménagement de Paris,[13] eut au moins le mérite de montrer l'urgence d'une intervention des pouvoirs publics pour contrôler la croissance désordonnée de la région parisienne et qui allait élargir le débat dont on retrouve les traces dans plusieurs publications de l'époque.[14]

Les principales options du schéma reposaient sur les principes d'urbanisme suivants: centres urbains nouveaux, axes préférentiels d'urbanisation et

unité de la région urbaine.[15] Cette unité de la région urbaine devrait être atteinte par la fluidité des réseaux de transports canalisés par les axes préférentiels d'aménagement et de transport sur lesquels se branchaient des villes nouvelles de taille assez considérable afin de les doter d'une masse critique suffisante pour assurer un équilibre entre l'habitat et l'emploi et offrir une gamme très complète de services permettant de fixer la population en place et d'attirer même la population des banlieues périphériques plus anciennes qui étaient chroniquement sous-équipées. L'application de ces principes sur le terrain devait en outre tenir compte des nombreuses contraintes spatiales existantes et être conçue de manière à prévoir des extensions ultérieures. L'ensemble de ces exigences devait aboutir au schéma de 1965 et à ses modifications subséquentes en 1969 et en 1975.[16]

Les révisions du schéma en 1969 ne posèrent pas de sérieux problèmes de procédure puisque celui-ci s'imposait à l'Administration mais ne s'opposait pas aux tiers. Les principaux aspects qui furent remis en question lors des revisions de 1969 portaient sur les projections démographiques et le rythme de croissance économique ainsi que sur l'organisation spatiale préconisée, en particulier la localisation des axes de développement et des sites des villes nouvelles ainsi que les réseaux d'infrastructures qu'ils sous-tendaient. De fait, ces revisions de 1969 restèrent très mineures, les projections de population furent conservées malgré les premiers signes de déclin observés lors du recensement de 1968. En ce qui concerne les sites des villes nouvelles, ceux de Tigery-Lieusaint, future ville de Melun-Sénart et du plateau de Trappes, future ville de Saint-Quentin-en-Yvelines, furent reconsidérés ainsi que l'équipement de centres de banlieues existantes comme Vélizy et Le Bourget. Au niveau des réseaux de transport, la revision porta principalement sur le prolongement du réseau de transport en commun en proche banlieue et la localisation du réseau express régional (RER).

En ce qui concerne les revisions de 1975, elles s'avérèrent nécessaires autant par l'évolution de la situation que par le fait que le schéma de 1965 après les révisions de 1969, n'avait jamais été adopté par le Gouvernement alors que tous les schémas de secteurs et les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) devaient être établis en conformité avec lui. La procédure de révision du schéma donna lieu à un débat d'orientation à partir d'un bilan de la décennie passée.[17] Ce bilan montrait que si certains objectifs avaient été atteints, en particulier le ralentissement démographique de la région parisienne, les causes n'en étaient pas attribuables seulement à la mise en oeuvre des principes contenus dans le schéma de 1965 mais à des modifications plus profondes de la société française, et qu'en conséquence, il fallait tenir compte à la fois des écarts constatés entre les objectifs fixés en 1965 et en 1971 et les résultats obtenus, mais aussi les éléments nouveaux porteurs de changement.[18] En ce qui concerne les résultats obtenus dans les villes nouvelles, on constate que leur démarrage s'est fait moins rapidement que prévu et que l'équipement de la grande banlieue s'est fait également grâce aux pôles restructurateurs comme Créteil, Vélizy, Bobigny, Rosny et même La Défense qui ont pu concurrencer avec un certain succès les villes nouvelles.[19] Quant aux éléments nouveaux, ils indiquent une baisse significative de la croissance démographique et en corollaire celle de l'emploi, en particulier de l'emploi industriel à cause de l'évolution de la structure de l'emploi au profit du secteur tertiaire dont le rythme de croissance avait été sous-estimé dans le passé.[20] C'est à partir de ces nouvelles données que le schéma de 1975 visera davantage des objectifs qualitatifs que quantitatifs, en recommandant l'amélioration du cadre de vie bâti et la protection des milieux naturels, en maintenant le rôle international de Paris, en concentrant l'urbanisation sur les axes préférentiels de transport et en la favorisant autour des noyaux existants et en particulier dans les zones préférentielles

que constituent les cinq villes nouvelles qui sont plus nettement délimitées.[21] Le schéma ainsi amendé fut finalement approuvé en juillet 1976, onze ans après son élaboration et paradoxalement alors que les principaux points de son contenu étaient déjà en grande partie réalisés.

La déterioration de la situation économique allait cependant rapidement causer des retards dans les programmes de réalisation du schéma qui ne purent atteindre les objectifs fixés au VII^{e} Plan (1976-1980).[22] Ce décalage par rapport aux prévisions du schéma se trouvait accentué par le fait que les révisions de 1975 n'avaient pas pris en compte les premiers effets de la crise énergétique de 1973. Aussi, dès 1979, le schéma était remis à l'étude et conduisait en 1980 à un nouveau projet de révision de manière à prendre en compte les effets devenus très apparents de la crise économique sur le rythme de la croissance régionale.[23] L'effet principal de la crise, sur l'organisation spatiale dans son ensemble, posait cette fois non plus le problème de la croissance contrôlée de la périphérie mais plutôt celui du dépeuplement progressif de Paris au profit des classes socio-économiques les plus favorisées qui continuent à bouder les zones périphériques. Les révisions de 1980 du schéma ne pouvaient qu'entériner à la baisse les prévisions de croissance et favoriser un processus de planification davantage axé sur la qualité du cadre de vie. La conjonction de ces deux facteurs devait permettre ainsi de favoriser à nouveau la promotion du logement individuel qui avait été limitée précédemment mais qui conserve la faveur populaire. Les objectifs du schéma revisé de 1980 reprennent globalement ceux de 1975 mais deviennent plus spécifiques en visant des économies de moyens par la conservation du patrimoine urbain, les économies d'énergie et la planification des dépenses d'équipements. Les principaux thèmes de l'aménagement régional adoptés en 1975 sont maintenus, en particulier la priorité au développement des cinq villes nouvelles pour les maintenir en

concurrence avec les agglomérations secondaires et les pôles restructurateurs. Au niveau de la programmation, on dénote cependant des allègements assez sensibles dans le développement du réseau routier qui est étalé dans le temps afin de maintenir la priorité aux divers réseaux de transports en commun (chemin de fer, réseau express régional, métro et autobus) dans le cadre de la politique d'économie de l'énergie. Le projet de revision du schéma de 1980 reçut un accueil défavorable de quatre conseils régionaux qui lui reprochaient son conservatisme sur les plans économique et social.[24] Les trois conseils régionaux qui se prononcèrent favorablement exprimèrent cependant de fortes réserves relativement à la décentralisation urbaine et à la réduction des investissements publics.[25] Cette absence de consensus devait conduire à reporter le débat devant les assemblées générales après les élections présidentielle et législatives de 1981 qui devaient modifier tout le contexte politique et entraîner une nouvelle orientation de la planification française.

Sur le plan des données disponibles, la programmation du VIII^{e} Plan, relative aux villes nouvelles, fournit un très bon bilan de la situation à la fin du VII^{e} Plan couvrant la période 1976-1980.[26] Les prévisions spécifiques du VIII^{e} Plan qui devait initialement couvrir la période 1981-1985 s'inscrivent, tout au moins en ce qui concerne les villes nouvelles de la région Ile-de-France, dans le cadre général du schéma revisé de 1980 et décrivent aussi sur une base comparative les opérations spécifiques d'aménagement pour l'ensemble des villes nouvelles françaises, ce qui permet d'avoir une vue globale de la situation acquise et des prévisions en 1981.

Dès son arrivée au pouvoir, le nouveau régime substitua au VIII^{e} Plan, un Plan intérimaire couvrant la période 1982-1983, qui devait fournir le temps nécessaire à la préparation du IX^{e} Plan prévu pour la période 1984-1988. Une telle décision dont la valeur symbolique est évidente pour marquer la rupture avec le pouvoir précédent, entraîna inévitablement des perturbations dans

l'appareil bureaucratique qui dût s'ajuster aux nouveaux termes de référence du pouvoir politique.[27] Dans le cas spécifique des villes nouvelles, on a pu constater cependant la remarquable capacité d'adaptation de l'Administration centrale en particulier, à se conformer aux nouvelles orientations politiques alors qu'en région, on décelait un certain flottement variant d'une ville nouvelle à l'autre qui se traduisait par des hésitations dans l'établissement des programmes prévisionnels de développement dans le cadre du IX^{e} Plan.[28] Cette situation peut s'expliquer par l'éloignement physique des centres de décision dans un appareil gouvernemental fortement hiérarchisé et centralisé et par les incertitudes entourant la décentralisation annoncée. Malgré cette volonté marquée de prendre des distances par rapport aux réalisations antérieures, on est surpris par le maintien du caractère prioritaire donné aux villes nouvelles. La nécessité de leur développement est présentée sous un discours politique différent qui non seulement ne devrait pas affecter leur survie, mais encore ne semblerait devoir modifier leur orientation que pour répondre davantage à l'évaluation de la conjoncture économique et sociale qu'au changement politique.[29]

LE CARACTÈRE NOVATEUR DES VILLES NOUVELLES ET LES ÉCARTS DE PROGRAMMATION.

Après avoir situé la naissance des villes nouvelles françaises dans le cadre du schéma d'aménagement de la région parisienne à la fin d'une période de croissance et de leur développement au cours d'une période d'austérité grandissante, il est intéressant de voir comment leur caractère novateur voulu au départ a eu l'occasion de se manifester au travers des différents Plans qui se sont succédé depuis leur mise en place initiale. On s'est jusqu'ici davantage penché sur le cas des villes nouvelles de la région parisienne car leur mise en oeuvre a devancé, de quelques années, celle des villes de

province conçues sur un modèle assez semblable. Les villes nouvelles de province ont cependant, chacune dans leur région respective, développé des approches bien caractéristiques et adopté des solutions novatrices qu'on ne peut ignorer.

Toutefois, avant d'aborder l'examen sélectif des innovations urbaines les plus marquantes dans les villes nouvelles, il paraît opportun de voir jusqu'à quel point, cette volonté innovatrice était inscrite dans le processus de programmation et comment elle s'est manifestée entre le VI^{e} Plan (1971-1975) et le IX^{e} Plan (1984-1988) en cours. Il est permis de dire que le caractère innovateur a marqué l'entreprise des villes nouvelles dès le début des opérations en les plaçant dans un contexte juridique, administratif et financier particulier qui les rendait à la fois ¨porteuses¨ et ¨capteuses¨ d'innovation.[30] En effet, les termes de référence relatifs aux villes nouvelles dans le cadre du schéma directeur d'aménagement de la région parisienne et les schémas de structure des grandes métropoles d'équilibre, permettaient dès 1966 de dégager trois thèmes communs aux neuf villes nouvelles qui se trouvaient porteuses d'innovation: la création de centres urbains, l'intégration des formes urbaines, la qualité architecturale.[31] On peut constater que ces trois thèmes furent poursuivis avec des succès variables dans toutes les villes nouvelles tout au long du VI^{e} Plan (1971-1975) et du VII^{e} Plan (1976-1980) et figurent encore en bonne place dans le Plan actuel malgré le changement du discours politique. Une fois bien assises sur ces bases porteuses conditionnant leur existence et disposant à la fois des structures juridiques et administratives requises et des ressources humaines et financières nécessaires, les villes nouvelles sont devenues capteuses d'innovations en attirant des expériences pilotes façonnant l'environnement et la qualité de vie sur lesquelles on reviendra plus loin.

Cette continuité des objectifs n'a pu être maintenue que grâce à la mise en

place d'une structure administrative originale à deux niveaux.[32] Au niveau national, on trouve une organisation composée de trois éléments interdépendants qui se caractérisent par leur personnel restreint de très haut niveau, le plus souvent détaché de leur administration d'origine. Le Groupe central des villes nouvelles (GCVN) est responsable de la coordination des programmes de financement et de la politique générale sur le développement économique et social et sur l'organisation des collectivités locales. Le Secrétariat général des villes nouvelles (SGVN) constitue en quelque sorte une "administration de mission" qui exécute les décisions du Groupe central, assure les liaisons et la coordination avec tous les ministères concernés, les autorités préfectorales et les collectivités locales, assiste les équipes locales responsables de l'aménagement et surtout constitue un lien privilégié d'analyse et de diffusion des résultats d'expériences acquises dans chacune des villes nouvelles qui lui permet également d'initier des expérimentations et des innovations dans les divers domaines de l'urbanisme, de l'architecture, de la technologie, de l'animation et de la création artistique. Le Bureau des villes nouvelles (BVN), dernier élément de la structure au niveau national, dépend de la direction de l'urbanisme et des paysages au ministère de l'urbanisme et du logement et centralise toutes les attributions de celui-ci relativement aux villes nouvelles; à ce titre, il assure la gestion des crédits des acquisitions foncières, des chapitres budgétaires d'infrastructure et d'équipement des ministères en villes nouvelles ainsi que la tutelle des établissements publics d'aménagement (EPA). Au niveau local, on trouve dans chaque ville nouvelle un établissement public d'aménagement (EPA) à caractère commercial et industriel créé par décret du Gouvernement lui conférant l'autonomie juridique et financière, ainsi que des pouvoirs de préemption et d'expropriation, afin de lui permettre de remplir une mission générale d'aménagement de la ville nouvelle et de mandataire en matière

d'infrastructures et d'équipements auprès des collectivités locales, de manière à coordonner toutes les interventions sur le terrain et concilier les volontés parfois divergentes de l'État avec celles des collectivités locales.

La législation créant les villes nouvelles prévoyait au départ trois formules de participation au choix des collectivités locales impliquant une coopération intercommunale dans l'administration des nouvelles agglomérations urbaines qui se trouvaient soustraites au régime communal.[33] Rappelons brièvement ces trois formules: la communauté urbaine, espèce de super-commune dont le statut remonte à la loi du 31 décembre 1966 et qui ne fut retenu par aucune des villes nouvelles;[34] l'ensemble urbain qui consiste en un détachement du territoire des communes existantes et conduit à terme à la création d'une nouvelle commune, cette solution ne fut retenue que par la ville nouvelle du Vaudreuil; le syndicat communautaire d'aménagement (SCA) conserve l'intégrité du territoire des communes qui s'associent au syndicat, lequel exerce la plupart des compétences communales dans le périmètre de la ville nouvelle; à terme, un syndicat communautaire d'aménagement devait être remplacé par une communauté urbaine ou un ensemble urbain. A l'exception du Vaudreuil, toutes les villes nouvelles ont adopté la formule du syndicat communautaire d'aménagement. La nouvelle loi du 13 juillet 1983, dont toutes les modalités d'application ne sont entrées en vigueur qu'à partir de 1984, vise à combler le retard accusé par l'ensemble des villes nouvelles et surtout à leur conférer à plus court terme un statut de commune à part entière. À cet effet, elle offre un nouveau choix entre quatre formes de régime administratif: la fusion des communes, jugée prioritaire car les autres formes lui sont subordonnées; la commune unique, qui aboutit à la précédente; la communauté d'agglomération nouvelle (CAN) qui s'apparente à la formule de la communauté urbaine; finalement le syndicat d'agglomération nouvelle (SAN) qui reprend la formule des syndicats de communes existant depuis 1953. Il est

encore trop tôt pour évaluer les effets de ces nouvelles mesures législatives sur l'essor des villes nouvelles.[35] Toutefois, il semble bien que cette restructuration devrait favoriser des conditions optimales de développement tout en permettant aux villes nouvelles de poursuivre leur vocation innovatrice.

Parmi les bases porteuses d'innovation déjà citées qui ont conditionné les villes nouvelles, on décèle un élément fort qui s'est imposé d'emblée et qui nous semble constituer leur véritable ferment: il s'agit de l'ensemble des équipements d'infrastructure et de superstructure qui ont contribué à modeler de manière très prononcée le milieu spatial de toutes les villes nouvelles. C'est effectivement par le biais des équipements et à cause de leurs effets parfois contraignants et toujours structurants sur l'organisation spatiale que les villes nouvelles ont pris forme. La notion même d'équipement mérite de retenir un instant l'attention. On a pu constater que ce terme apparaît sous diverses connotations dans le discours du Plan bien avant la mise en oeuvre du programme des villes nouvelles. Le terme même d'équipement est très général et se prête bien à de multiples interprétations. Il a d'ailleurs fait l'objet d'une analyse détaillée de son utilisation depuis le premier Plan de modernisation et d'équipement de 1946, où il apparaît que le rôle principal des équipements consiste à encadrer et à diriger la vie sociale.[36] Il s'agit donc en quelque sorte d'une fonction d'intégration des individus dans la structure urbaine pour compenser les effets de l'éclatement de l'ancienne unité familiale élargie comptant parfois plus de trois générations d'individus s'entraidant et possédant ainsi une plus grande autonomie de fonctionnement comme groupe que la famille conjugale, voire monoparentale que l'on rencontre de plus en plus souvent. Cela explique en grande partie la demande croissante en matière d'équipements collectifs non seulement en termes quantitatifs mesurables par leur niveau de consommation, mais également en termes

qualitatifs qui sont perçus de manière beaucoup plus diffuse et, dans un cas comme dans l'autre, s'avère de plus en plus coûteuse pour l'ensemble de la collectivité sans qu'on puisse pour autant mesurer son rendement réel.

Les équipements apparaissent presque toujours de manière sous-jacente comme le principal instrument d'action pour atteindre les objectifs fixés aux villes nouvelles qui figurent au programme finalisé du VI^{e} Plan (1971-1975):

"- restructurer les banlieues et organiser le développement des agglomérations en créant des pôles d'emploi, d'habitat, d'équipements et de services;

- diminuer les migrations alternantes et faciliter la solution des problèmes de circulation et de transports dans les agglomérations concernées;

- constituer de véritables villes, ce qui implique une cohérence entre les emplois et les logements, une variété tant dans les emplois créés que dans les habitations construites, la cohérence temporelle et spatiale dans la réalisation des équipements et des logements, la création rapide de centres urbains, une attention particulière portée aux loisirs et à l'environnement, ainsi qu'aux dessertes extérieures;

- constituer, par leur caractère expérimental, des opérations témoins d'aménagement et d'urbanisme."[37]

Le VI^{e} Plan, qui est le premier à faire état de manière spécifique à l'opération villes nouvelles dans la planification nationale, prévoit la poursuite d'un effort considérable au niveau des équipements tant d'infrastructure (environ 1 100 millions de F.) que de superstructure (environ 900 millions de F.), auquel vient s'ajouter une aide de fonctionnement (environ 400 millions de F.), soit un total approximatif de 2 410 millions de F. qui ne couvrent pas toutes les dépenses nécessaires à l'aménagement des villes nouvelles notamment les grandes infrastructures (autoroutes, voies

ferrées) prévues dans les plans régionaux de développement et pour les villes nouvelles de province, des équipements complémentaires par la procédure des "Grands projets" qui portent ce montant à près de 3 360 millions de F.[38] Cet effort considérable était à la mesure des objectifs poursuivis particulièrement au niveau de la création d'emplois dans les secteurs secondaire et tertiaire qui avait été fixée à 183 460 emplois et de la réalisation de logements pour laquelle 159 192 unités mises en chantier avaient été prévues pour l'ensemble des villes nouvelles.[39] Au chapitre du quatrième objectif de programme finalisé, la part de l'équipement demeure importante dans l'effort expérimental et novateur qui est exprimé suivant trois directions principales: dans le domaine de l'urbanisme, de l'architecture et de la construction par la poursuite de concours et d'opérations expérimentales; au niveau de la qualité des équipements publics et du cadre de vie par l'intégration des équipements et des arts plastiques dans le cadre urbain et l'animation culturelle; enfin l'application de l'innovation technologique à la vie urbaine: transport en commun, prévention des nuisances et développement des applications de l'informatique à la problématique urbaine.[40]

Malgré cet effort d'encadrement considérable le bilan à l'issue du VI^{e} Plan laisse apparaître, avec les prudences d'usage, un retard par rapport aux prévisions initiales en particulier dans le secteur de l'emploi et de ses efforts sur les programmes de logements à cause de l'application du principe établi de maintenir le rapport un emploi par résident actif en ville nouvelle de manière à réduire les migrations alternantes.[41] De plus, l'effort budgétaire important consenti au niveau des équipements avait lourdement endetté la plupart des établissements publics d'aménagement des villes nouvelles, laissant à celles-ci des perspectives de développement "à la fois prometteuses et pleines d'aléas."[42] De manière très globale la situation des

villes nouvelles à la fin du VI^{e} Plan peut se résumer comme suit: 95 000 logements mis en chantier, soit environ 55 000 en région parisienne et 40 000 en province où près de 25 000 sont concentrés sur les rives de l'Étang de Berre, et quelque 88 000 emplois implantés dans les villes nouvelles, soit environ 52 800 en région parisienne et 35 200 en province. Ce résultat, remarquable en soi, ne représente cependant que tout juste 60% des objectifs visés en ce qui concerne le logement et à peine 50% des objectifs visés relativement à l'emploi.[43] Cet écart considérable entre les prévisions et les résultats obtenus peut s'expliquer à la fois par le manque de réalisme des objectifs initiaux, en particulier dans la région parisienne, par les difficultés d'intégration des nouvelles institutions et par la conjoncture économique défavorable qui ne semble pas encore être au centre des préoccupations des planificateurs.

C'est à la lumière de ces résultats que fut élaboré le programme d'action prioritaire "Villes Nouvelles" pour le VII^{e} Plan (1976-1980).[44] Malgré le ralentissement des activités économiques à l'échelle nationale, ce programme prévoyait une augmentation de plus d'un tiers le nombre de logements mis en chantier soit 127 000 pour l'ensemble des villes nouvelles dont 89 000 en région parisienne et 38 000 en province. Au niveau de l'emploi, les prévisions sont moins spécifiques mais elles visent toujours à maintenir le rapport d'un emploi par résident actif dans le cadre de la politique de desserrement des activités en région parisienne et d'organisation des aires métropolitaines en province. Enfin en ce qui concerne l'équipement, l'effort est maintenu à tous les postes, en particulier à ceux des actions foncières, de la voirie primaire et de l'enseignement au premier et au second degré.[45] Ces objectifs trop optimistes ne seront évidemment pas atteints à l'issue du VII^{e} Plan. On obtient cependant des résultats intéressants qui se comparent bien à ceux du VI^{e} Plan: sur le plan des logements pour l'ensemble des villes

nouvelles, on dénombre près de 68 400 mises en chantier dont 53 400 en région parisienne et 15 000 en province, soit près de 54% des objectifs visés avec une augmentation d'ensemble du pourcentage de logements individuels.

Sur le plan des emplois, si les données d'ensemble ne sont pas présentées pour toute la période du Plan ni pour toutes les villes nouvelles, le rapport emploi/logement semble cependant se rapprocher de 0,9 pour l'ensemble des villes nouvelles de la région parisienne malgré les performances insuffisantes de Marne-la-Vallée et de Melun-Sénart. Les résultats sont moins satisfaisants dans les villes nouvelles de province, en particulier à L'Isle d'Abeau et Le Vaudreuil.[46] Sur le plan des équipements, on constate que de manière générale les objectifs ont été mieux atteints du fait que l'effort consenti fut maintenu malgré le ralentissement de la croissance démographique. En conclusion, on peut dire qu'à la fin du VII^{e} Plan, les villes nouvelles avaient dans l'ensemble pratiquement atteint les objectifs qui leur avaient été fixés lors de l'établissement du programme finalisé du VI^{e} Plan.

On a déjà mentionné plus haut les raisons qui ont conduit à l'abandon du VIII^{e} Plan et à son remplacement par le Plan intérimaire de deux ans. L'examen de la programmation du VIII^{e} Plan qui devait initialement couvrir la période 1981-1985, présente cependant un intérêt dans la mesure où l'on voit apparaître dans le maintien de la priorité accordée aux villes nouvelles, le moyen d'atteindre, par le biais d'une individualisation progressive des interventions d'aménagement, la maturité leur permettant d'acquérir progressivement un degré d'autonomie de fonctionnement équivalent aux autres collectivités locales.[47] Les villes nouvelles deviennent également les prototypes de l'un des "Programmes d'Action Prioritaire" du VIII^{e} Plan: "Améliorer l'habitat et le cadre de vie", à cause de leur caractère expérimental et innovateur qui constituait un de leurs objectifs initiaux qui se trouve ainsi renforcé.[48] La programmation s'appuie sur la capacité de

développement des villes nouvelles pour justifier la poursuite de l'effort de l'État, mais ne dissimule pas les incertitudes qui touchent leur avenir en particulier sur le plan politique où le manque d'autonomie ne leur permet pas de constituer de véritables collectivités locales.

Le Plan intérimaire de deux ans, qui remplaça le VIII^{e} Plan, se présente dans une perspective un peu différente qui demeure tout aussi ambitieuse mais est exprimée de manière beaucoup moins spécifique.[49] Si la priorité est maintenue pour les villes nouvelles, la programmation reste assez vague et les objectifs à atteindre ne sont pas chiffrés. Cela peut s'expliquer dans la mesure où le Plan intérimaire se limite à couvrir une période de transition nécessaire à la préparation du IX^{e} Plan. Cet argument ne fut cependant pas de nature à satisfaire les autorités régionales et locales qui se montrèrent plutôt réservées.[50] La nouveauté du Plan intérimaire se situe davantage au niveau d'une réorientation des objectifs sur deux points précis: démocratisation des villes nouvelles par une réforme législative s'inscrivant dans un processus de décentralisation à l'échelle nationale, et généralisation de la politique contractuelle entre les divers paliers de gouvernement d'une part; participation à la relance économique et au changement social par le développement de programmes de logements sociaux, l'accroissement du niveau de l'emploi, l'expérimentation de nouveaux modes de participation et le développement de programmes favorisant toutes les formes d'énergies renouvelables, d'autre part. On peut constater que cette réorientation, une fois débarrassée de son contenu idéologique différent, demeure dans la ligne de pensée des objectifs initiaux déjà mis en place dans le programme finalisé du VI^{e} Plan avec les adaptations nécessaires à la conjoncture des années 80.

La programmation initiale du IX^{e} Plan, préparée en 1983, reprendra les thèmes du Plan intérimaire en les développant à partir des résultats obtenus que l'on peut résumer globalement comme suit: à la fin de 1982, les villes

nouvelles françaises comptaient une population de 800 000 habitants dont près de 575 000 en région parisienne et disposaient d'un stock résidentiel d'environ 160 000 logements réalisés ou mis en chantier, de 1 600 000 m2 de bureaux et de 1 600 hectares de zones d'activités commerciales et industrielles. Grâce à leurs infrastructures de transports, leurs équipements et leurs réserves foncières, les villes nouvelles ont su capter la croissance démographique des grands centres, en particulier dans la région parisienne où elles ont canalisé 44% de cette croissance dans des aménagements offrant une meilleure qualité de vie quotidienne en ville malgré les inévitables problèmes d'adaptation dans un nouveau milieu. Le programme prioritaire d'exécution "Favoriser le développement des villes nouvelles" du IX^{e} Plan vise leur seuil d'autosuffisance et définit trois objectifs principaux à cet effet: valorisation du potentiel de développement économique des villes nouvelles pour renforcer le secteur de l'emploi toujours déficitaire; amélioration du niveau des services urbains et de la formation pour répondre en particulier aux besoins de la population dont la structure démographique est beaucoup plus jeune; maintien d'une politique de construction de logements en particulier de logements sociaux pour rentabiliser les investissements d'équipements.[51] L'objectif de développement économique demeure le plus important car il conditionne le développement équilibré de l'habitat et de l'emploi. Dans le programme prioritaire, les villes nouvelles demeurent des secteurs capteurs d'innovation qui devraient contribuer au dynamisme économique dans des secteurs de pointe, dans les domaines de la maîtrise de l'énergie et de la télématique. La poursuite de ces objectifs de développement des villes nouvelles s'inscrit dans le cadre de la politique de décentralisation qui prévoit une contractualisation de ces objectifs entre les principaux partenaires, l'État, la Région et les nouvelles collectivités locales.[52]

Il est possible de tirer de cet examen rapide du développement des villes

nouvelles entre le VI^{e} Plan et le IX^{e} Plan, quelques constatations générales importantes. Tout d'abord, l'observateur extérieur est frappé par la stabilité et la constance de l'opération villes nouvelles dans son ensemble malgré les nombreux changements survenus autant dans le domaine économique que dans celui de la politique, qui n'ont pas réussi à remettre en question leur raison d'être. Un deuxième point qui force l'attention est l'écart considérable entre les prévisions de développement et le niveau des réalisations d'un Plan à l'autre malgré l'importance des moyens mis en oeuvre. Il semble établi que cet écart s'explique autant par le manque de réalisme des prévisions que par la conjoncture économique défavorable que l'on connaît depuis une dizaine d'années et qui a contraint de reviser à la baisse le rythme de croissance des villes nouvelles. On peut se demander jusqu'à quel point le maintien de cet écart ne faisait pas partie d'une stratégie de développement permettant de justifier le caractère prioritaire des interventions de l'État, étant donné l'ampleur des investissements précédemment consentis. Dans ce contexte, les écarts dans la programmation deviennent en quelque sorte un stimulant pour la poursuite de l'effort de développement qui sur le terrain demeure assez impressionnant. Un troisième point remarquable est l'efficacité de l'appareil technocratique éclaté mis en place à divers niveaux stratégiques qui a pu s'insérer dans les structures existantes tant au niveau local, régional et dans l'appareil d'État où il conserve un statut particulier.[53] Cet appareil technocratique souvent critiqué, a su défendre les intérêts des nouvelles collectivités en gestation qui ne disposaient pas encore d'une autonomie fonctionnelle suffisante dans leur phase initiale de développement. Pour conclure, il reste à considérer un quatrième point qui a trait au caractère expérimental des villes nouvelles que l'on va examiner un peu plus en détail.

LES RÉALISATIONS INNOVATRICES DES VILLES NOUVELLES

On a vu précédemment que la volonté d'expérimentation s'est manifestée tout au long de l'opération tant au niveau des structures administratives déjà évoquées que dans la maîtrise de l'organisation de l'espace et de l'application de nouvelles technologies qui présentent plusieurs réalisations innovatrices. On se limitera ici à mentionner les innovations les plus caractéristiques découvertes au gré des recherches sur le terrain qui n'apparaissaient pas toujours de manière évidente à l'étude des dossiers. Afin de donner une vision synthétique de ces innovations, on les a regroupées en trois catégories principales; innovation urbanistique, architecturale et technologique dont l'analyse exhaustive reste encore à faire.[54]

En ce qui concerne la conception urbanistique, les villes nouvelles se présentent de manière générale sous un aspect très différent des autres villes françaises, qui provient autant de la morphologie particulière du tissu urbain que de la forme et de la disposition des édifices. De manière générale, on peut dire que dans leurs tracés initiaux, toutes les villes nouvelles ont visé à s'intégrer à la topographie des sites qui leur avaient été destinés et se sont développées au fur et à mesure des besoins plutôt que de s'exprimer suivant un parti conceptuel global composant avec le paysage. Il en résulte une représentation "pointilliste" de l'organisation des espaces aménagés qui se prêtent remarquablement à des opérations d'aménagement consécutives offrant une très grande diversité d'aspect mais manquant souvent d'unité dans leur ensemble.[55] Le démarrage des opérations d'aménagement a débuté par le coeur des villes nouvelles regroupant autour d'un réseau de transport en commun existant ou planifié les infrastructures, équipements et services relevant de l'État et constituant un noyau urbain dur susceptible d'exercer des effets d'entraînement importants.[56] Certains de ces centres furent l'objet de

concours qui ont permis de retenir des options d'aménagement très élaborées.[57] Sans que l'on puisse vraiment parler d'innovation urbaine, plusieurs villes nouvelles ont appliqué de manière généralisée, au cours des phases initiales de développement, la ségrégation des circulations de piétons et de véhicules. L'application de ce principe d'aménagement, depuis longtemps prôné par les théoriciens de l'urbanisme mais relativement peu utilisé en raison de son coût élevé et de son adaptation difficile en milieu existant, s'est avérée peu fonctionnelle sur le plan des circulations dans plusieurs villes nouvelles, en particulier dans le germe de ville du Vaudreuil et demeure encore peu probant, du moins jusqu'à présent, dans des villes nouvelles disposant pourtant d'un noyau central très dense comme à Cergy-Pontoise et à Evry.

Ce parti urbanistique, aujourd'hui abandonné dans le développement des secteurs périphériques, a toutefois permis l'intégration de vastes parcs de stationnement indispensables au bon fonctionnement des secteurs centraux mais grands consommateurs d'espace et peu attractifs d'aspect. On dénote cependant déjà une tendance à la saturation, en particulier pour le stationnement de courte durée, qui pourrait être corrigée par une règlementation limitant le stationnement de longue durée. Une autre caractéristique intéressante de l'urbanisme des villes nouvelles, en quelque sorte corollaire aux précédentes, est la bonne accessibilité aux divers modes de transport en commun à partir des secteurs centraux et leur connection avec la voirie automobile et les chemins piétonniers. Cette intégration remarquable, encore au stade de la planification dans des villes comme Le Vaudreuil ou les villes des Rives de l'Étang de Berre, s'applique déjà au réseau d'autobus en site propre à Evry, au chemin de fer à Evry et Saint-Quentin-en-Yvelines, au réseau régional express (RER) à Marne-la-Vallée ou encore au métro automatisé (VAL) de Lille-Est sur lequel on reviendra plus loin. Enfin, toujours au chapitre de l'intégration urbaine, il convient de signaler l'effort considérable pour

préserver et insérer les espaces verts dans la trame urbaine qui sont partout présents dans les villes nouvelles avec un traitement adapté à leur vocation propre: parc urbain à Cergy-Pontoise, réseau de plans d'eau paysagés à Melun-Sénart, base nautique régionale au Vaudreuil, "ville verte" de l'Isle d'Abeau pour ne citer que les exemples les plus remarquables. L'application conjuguée de ces divers principes d'aménagement a produit des villes d'un urbanisme différent qui répond bien aux exigences fonctionnelles de la vie contemporaine et dont le caractère novateur résulte plutôt de l'utilisation simultanée des principes d'aménagement choisis. Il manque cependant encore aux villes nouvelles une expérience de vie collective que seul le temps pourra leur donner, et qui permettra à leurs habitants d'inventer de nouveaux rapports sociaux qui à leur tour marqueront l'organisation spatiale et la parachèvera.[58] De ce point de vue, le caractère ouvert de cette urbanisation forcément incomplète nous paraît être un gage du succès final de l'opération villes nouvelles.

Sur le plan architectural, le caractère expérimental des villes nouvelles est assez manifeste et a d'ailleurs soulevé de nombreuses critiques en sens divers dont les arguments varient considérablement suivant les personnes consultées: impressions plutôt réservées, pour ne pas dire négatives, de la part des spécialistes, eux-mêmes très impliqués et qui doivent pour cela être mitigées; appréciations généralement positives du grand public qui n'accepterait pas nécessairement pour autant d'y vivre en permanence. Il serait téméraire de vouloir faire en quelques lignes un jugement de cette production architecturale très abondante qui a elle-même beaucoup évolué depuis les débuts des villes nouvelles. On ne peut cependant y échapper complètement si l'on veut déterminer jusqu'à quel point cette architecture souvent expérimentale est innovatrice. La démarche est d'autant plus périlleuse que la définition de l'innovation en matière architecturale est

ambiguë.[59] On se limitera ici en conséquence à déterminer les principales caractéristiques de la production architecturale dans les villes nouvelles, qui n'aurait pu aisément se développer à l'extérieur de celles-ci, et à indiquer les tendances actuelles. Une caractéristique commune à l'architecture de toutes les villes nouvelles a été une recherche assez systématique de la diversité qui s'est exprimée par un traitement élaboré des formes, des couleurs et des matériaux soit s'intégrant avec le site, soit constrastant avec celui-ci. Cette diversité est encore accentuée par le modèle d'urbanisation phasée évoquée précédemment.

Cette tendance marquée de faire une architecture "différente" peut s'expliquer par la volonté de rompre avec la terrible monotonie qui avait caractérisé les grands ensembles des années 50, dont le souvenir hantait les bâtisseurs des villes nouvelles. Cela n'explique cependant pas le caractère souvent spectaculaire de certaines réalisations que l'on doit plutôt attribuer aux conditions de création de cette architecture largement produite à partir de concours portant sur des opérations d'aménagement souvent d'échelle réduite devant s'insérer dans un réseau d'infrastructures imposé et obéissant à des conditions de programmation contraignantes.[60] Il en est résulté des architectures très diversifiées ne s'accordant pas toujours bien entre elles malgré les efforts d'intégration par des espaces interstitiels généralement bien paysagés. On constate cependant au gré des concours, une évolution qui se marque par une volonté d'insertion dans le site environnant et par la redécouverte de la rue et de toutes les possibilités qu'elle offre dans l'organisation du paysage urbain et des densités d'occupation du sol. Cette pratique généralisée des concours publics plus ou moins restreints, stimulante en soi, mais dont on a peut-être un peu trop usé, a conduit à une concurrence parfois forcenée entre les concepteurs qui ont cherché à se distinguer par un formalisme parfois assez gratuit. Parmi les diverses tendances formelles qui

se manifestent, la plus spectaculaire est sans doute celle qui recherche la monumentalité par l'emploi du langage formel de l'architecture ancienne, simplifiée pour la circonstance et qualifiée de postmoderniste.[61] Les plus spectaculaires réalisations architecturales récentes du genre visent à recréer l'échelle monumentale de la ville européenne classique sans pourtant parvenir à faire disparaître le caractère disparate du tissu urbain des villes nouvelles qui reste encore trop fragmenté et qui n'est pas sans rappeler parfois l'atmosphère d'un parc d'exposition.[62] Il n'en demeure pas moins que si la qualité esthétique de l'architecture des villes nouvelles est souvent discutable - et en ce domaine, il faudra le recul du temps pour mieux juger - le caractère novateur de nombreuses réalisations architecturales est bien évident parce que, dans la plupart des cas, ce type d'architecture n'aurait tout simplement pas eu l'occasion de voir le jour dans un contexte différent de celui des villes nouvelles si l'on considère l'ampleur des moyens de mise en oeuvre nécessaires et des risques encourus. De ce point de vue, les villes nouvelles ont constitué un milieu fertile d'innovations architecturales dont on doit encore mesurer les effets sur les tendances de l'architecture actuelle.[63]

Sur le plan technologique, on peut constater que de manière générale, les villes nouvelles ont été surtout capteuses d'innovations.[64] Dans le cadre limité de la présente étude, on se limitera à signaler celles qui sont susceptibles d'influencer ou de modifier l'organisation spatiale et les rapports sociaux dans les établissements humains. Il est possible de les regrouper dans quatre domaines principaux: les secteurs de la construction, de l'énergie, des transports et des communications. Dans le secteur de la construction, les villes nouvelles ont constitué un champ privilégié d'expérimentations que l'on peut regrouper dans deux directions principales: l'amélioration des techniques de préfabrication et la recherche de nouvelles

utilisations de matériaux traditionnels. Dans le domaine de la préfabrication, il convient de signaler le système de préfabrication lourde utilisé au Vaudreuil et à Marne-la-Vallée.[65] En ce qui concerne l'utilisation de matériaux traditionnels, on retrouve des applications intéressantes dans le domaine de la construction en bois à Lille-Est.[66] Dans la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, un projet de village "tout terre" est en voie de réalisation; il fait appel à plusieurs procédés techniques d'utilisation de pisé et de briques d'argile stabilisées à froid.[67] Enfin, dans le domaine du béton, il faut signaler le développement des panneaux lourds, moulés et teintés dans la masse qui ont été largement utilisés à Marne-la-Vallée et à Saint-Quentin-en-Yvelines.[68]

Dans le secteur énergétique, les préoccupations d'économie d'énergie, nées avec la crise de 1973, se sont traduites par des recherches poussées dans deux directions principales: conservation énergétique et exploration de sources d'énergies renouvelables. Ici encore, on peut dire que les villes nouvelles ont été un vaste laboratoire d'expérimentations. En matière d'isolation thermique, les normes minimales furent considérablement relevées, ce qui eut des effets sur la composition et l'utilisation des matériaux de construction, la disposition et les dimensions des ouvertures, l'implantation des édifices et même le tracé des lotissements de manière à obtenir une meilleure orientation. Ces programmes ne se limitèrent pas à l'habitation, on les retrouve appliqués aux concours des édifices publics comme les groupes scolaires où l'on peut mesurer le chemin qui reste encore à parcourir en ce domaine.[69] Parallèlement à ces divers programmes qui se sont implantés progressivement, on constate une généralisation de l'utilisation du chauffage urbain partout où les densités d'occupation le permettent, et le développement de la technique des pompes à chaleur comme au Vaudreuil. En matière d'exploration de sources énergétiques renouvelables, les recherches ont été

orientées dans deux directions principales: énergie solaire et géothermie qui ont fait l'objet de nombreuses études et connaissent des débuts de réalisation dans les villes nouvelles. Dans le domaine du chauffage solaire utilisant les effets combinés des systèmes actifs par capteurs et passifs ou "bioclimatiques" basés sur la disposition intérieure et extérieure adéquate des bâtiments, la réalisation la plus importante sur le plan de l'innovation est le "village-expo" de Nandy dans la ville nouvelle de Melun-Sénart. Le village "solaire" comprend une vingtaine de prototypes différents de maisons solaires primés à la première phase du concours 5000 maisons solaires de 1980. Ce projet pilote ne semble pas avoir bénéficié d'une promotion suffisante pour faire accepter son surcoût "solaire" élevé par ailleurs assez performant dans une conjoncture à la baisse des produits pétroliers.[70] D'autres projets résidentiels sont à l'étude ou en voie de réalisation, notamment un ensemble de logements "solaires" individuels et collectifs dans la ville nouvelle d'Evry.[71] Dans le domaine de la géothermie, des forages profonds dans la couche de calcaire du dogger permettront d'alimenter prochainement, par le raccordement au chauffage urbain, le quartier Saint-Christophe à Cergy-Pontoise et la zone du Canal à Evry; d'autres forages sont à l'étude dans le secteur des Coteaux de Maubuée à Marne-la-Vallée.[72] Malgré les nombreux problèmes d'ordre technique et financier qui restent à surmonter, la filière géothermie pourrait apporter à long terme une contribution intéressante à la politique de conservation énergétique. Il faudra toutefois établir la complémentarité des solutions géothermique et solaire et leur degré de rentabilité à long terme qui peut varier considérablement en fonction des fluctuations du prix des produits pétroliers.

Dans le domaine des transports en commun, en plus du cas du réseau d'autobus en site propre à Evry cité précédemment, au moins une ville nouvelle a permis l'étude, le développement et la réalisation d'un nouveau type de

métro unique en Europe.[73] Il s'agit du VAL de Lille inauguré en 1983, qui relie le centre de la métropole du Nord à la ville nouvelle.[74] Le projet initié par l'Établissement public d'aménagement de Lille-Est (EPALE) fut l'objet en 1971 d'un concours international gagné par le groupe Matra. Il se caractérise par son faible gabarit, sa rapidité, sa haute fréquence et surtout par son automatisme intégral. Il se présente sous la forme de rames de deux voitures sur pneus à traction électrique d'une capacité variant de 124 à 208 personnes. La ligne no. 1 en service, longue de plus de 13 km, comprend 18 stations et son profil varie suivant la configuration du terrain: en viaduc et en tranchée ouverte en périphérie et en tranchée couverte et en souterrain dans le centre de Lille. Son automatique intégral a conduit à des aménagements très étudiés des stations dont l'architecture et la décoration sont particulièrement soignées.[75] La nécessité absolue de relier la ville nouvelle et la Cité scientifique au centre de Lille a certainement favorisé les conditions requises au développement d'un mode de transport innovateur dont l'utilisation dans des milieux urbains existants pourrait être très prometteuse.

Pour terminer ce bref examen des principales innovations technologiques, il convient de mentionner les efforts des villes nouvelles dans le domaine des communications, en particulier en ce qui concerne la télédistribution qui s'est développée à partir de 1970 à Cergy-Pontoise et à Lille-Est et qui s'est généralisée ensuite à l'ensemble des villes nouvelles. Bien qu'on ne puisse considérer la télédistribution comme une innovation spécifique aux villes nouvelles, son utilisation systématique dans les villes nouvelles a permis de résoudre à la fois le problème esthétique posé par les antennes individuelles, d'améliorer et d'augmenter la réception des programmes de télévision et de radio en modulation de fréquence, et d'offrir à plus long terme la possibilité de développer des instruments d'information, de communication et d'animation

communautaires. Dans le domaine de la télématique dont les multiples applications sont encore au stade expérimental et dont la raison d'être pour le grand public reste encore à établir, il faut citer le projet de télésupervision de l'Isle d'Abeau.[76] Il ne semble toutefois pas, en première analyse, que les villes nouvelles aient réussi à attirer les diverses expériences pilotes en télématique que l'on retrouve dispersées sur tout le territoire.[77] Cette situation pourrait peut-être s'expliquer par le manque de représentativité des populations en villes nouvelles par rapport à l'ensemble de la population française.

CONCLUSION

Dans cette esquisse d'un bilan de l'expérience française contemporaine des villes nouvelles, on a pu constater que même si les motifs qui ont justifié leur mise en place vers 1965 ne s'imposent plus aujourd'hui de la même manière qu'il y a vingt ans, leur raison d'être ne peut plus être remise en cause. La création de villes nouvelles reste cependant un phénomène marginal dans le processus d'urbanisation d'un pays dont elles ne peuvent absorber qu'une très faible part de la croissance urbaine.[78] De par leur nature même, elles sont nées et se sont développées par des actes de volonté extérieurs à elles-mêmes, ce qui explique les difficultés d'insertion d'un champ d'action urbaine permettant progressivement l'émergence d'acteurs locaux.[79] Le processus de décentralisation, amorcé à l'échelle nationale et qui doit se poursuivre durant le IX^{e} Plan en cours, devrait permettre le développement de ce champ d'action urbaine qui sera surtout l'oeuvre du temps.[80] Il faudra probablement attendre la venue de la seconde génération d'habitants de villes nouvelles pour compléter l'appropriation spatiale qui permettra à la morphologie urbaine de se modifier pour s'adapter à son tour aux besoins de ses résidents alors

que jusqu'à présent, on a davantage assisté au processus inverse. Comme par ailleurs, les villes nouvelles ont constitué un champ privilégié d'expérimentations urbaines qui ont marqué l'organisation de leur espace, elles sont potentiellement susceptibles, dans le cas de succès de certaines innovations auprès des populations en place, de constituer sinon des modèles, tout au moins des exemples d'organisation urbaine qui pourraient être adaptés aux autres milieux urbains existants. Indépendamment de cette hypothèse qui demeure aléatoire, on peut constater que, dès à présent avec leur population de plus de 800 000 habitants, les villes nouvelles françaises font partie intégrante du paysage urbain et se trouvent déjà inscrites dans la mémoire collective des Français; on en veut pour preuve leur apparition récente dans l'univers cinématographique qui constitue la projection d'un cadre de vie idéalisé même lorsqu'il est encore chargé d'une certaine dérision.[81]

*

NOTES ET BIBLIOGRAPHIE

1 Plusieurs ouvrages, sans compter d'innombrables articles, ont été publiés sur la question depuis une quinzaine d'années et présentent des données précieuses même si l'évolution très rapide du sujet ne leur conserve pas toute leur actualité. J.-L. Bodiguel, J.L. Faure et M.C. Kessler, L'Expérience française des villes nouvelles, Paris: Armand Colin, 1970; Y. Brissy, Les Villes nouvelles: le rôle de l'État et des collectivités locales, Paris: Berger-Levrault, 1974; C. Chatin, Neuf villes nouvelles, une expérience française d'urbanisme, Paris: Dunod, 1975; L. Jacquignon, Le Droit de l'urbanisme, cités actuelles et villes nouvelles, Paris: Eyrolles, 1975; P. Merlin, Les Villes nouvelles, Paris: PUF, 1972; id., "Les Villes nouvelles françaises", La Documentation française, 4286-4287-4288 (1976); id., "L'Aménagement de la région parisienne et les villes nouvelles", La Documentation française, 4677-4678 (1982); J.M. Rubenstein, The French New Towns, Baltimore: The John Hopkins University Press, 1979; J. Steinberg, Les Villes nouvelles d'Ile-de-France, Paris: Masson, 1981.

2 Voir tableaux 1 à 4 donnant un bilan statistique très global des villes nouvelles en 1983 lors de la préparation du IX^{e} Plan (1984-1988); voir Secrétariat général du groupe central des villes nouvelles, Statistiques villes nouvelles au 31.12.1983, Paris: SGGCVN, s.d., 143 p. Il convient de mentionner la difficulté de disposer de données comparatives plus récentes pour l'ensemble des villes nouvelles étant donné la mise en place d'un Plan intérimaire pour la période 1982-1983 durant la préparation du IX^{e} Plan qui va couvrir la période 1984-1988. Une analyse plus fine d'un bilan quantitatif pour l'ensemble des villes nouvelles est

contenue dans P. Merlin (1982), op. cit., 165ss. et a été mise à jour de manière condensée dans P. Merlin, "Où en sont les villes nouvelles?", Le Moniteur, (6 mai 1983), pp. 50-54. On consultera également avec intérêt pour les questions financières, la publication du Secrétariat général des villes nouvelles, Institutions et financement des villes nouvelles, Paris: La Documentation française, 1981 rédigée par MM. P. Béghin, B. Mazin et F. Péchon.

3 D. Fraser and A. Sutcliffe (Edited by), The Pursuit of Urban History, London: Edward Arnold, 1983, en particulier la contribution de F. Bédarida, "The French Approach to Urban History: An Assessment of Recent Methodological Trends", pp. 395-406. Sur l'histoire des villes nouvelles, voir notamment E. Galantay, New Towns: Antiquity to the Present, New York: George Braziller, 1975.

4 Notamment les localités de Monpazier, Aigues-Mortes, Henrichemont, Vitry-le-François, Neuf-Brisach, Charleville, Versailles, pour ne citer que les exemples les plus connus empruntés aux diverses époques de l'histoire urbaine.

5 En plus des neuf villes nouvelles précitées, il faut également mentionner l'existence de villes "neuves" comme Grenoble-Echirolles en province et en région parisienne des communes comme Bobigny et surtout Créteil où l'importance des investissements en équipements d'infrastructure est d'un ordre comparable à celui des villes nouvelles de la région d'Ile-de-France.

6 De 714 000 habitants en 1817 à 2 269 000 habitants en 1881 selon E.

Reclus, Nouvelle Géographie Universelle, Paris: Hachette, nouvelle édition 1885, vol. 2, pp. 734-735. Sur l'évolution de Paris, voir aussi M. Poëte, Une vie de cité. Paris, de sa naissance à nos jours, Paris: Picard, 1924-1931, 4 vol.; id., Paris, son évolution créatrice, Paris: Vincent Fréal, 1938 et H. Lavedan, Nouvelle Histoire de Paris, Paris: Hachette, 1975, tome 5: Histoire de l'urbanisme à Paris.

7 Sur l'oeuvre de Haussmann, voir A. Morizet, Du Vieux Paris au Paris moderne: Haussmann et ses prédécesseurs, Paris: Hachette, 1932; H. Saalman, Haussmann: Paris transformed, New York: Braziller, 1971; H. Malet, Le Baron Haussmann et la rénovation de Paris, Paris: Les Éditions municipales, 1973; et plus récemment M. Roncayolo, "Le Modèle haussmannien" dans G. Duby (sous la direction de), Histoire de la France urbaine, 1983, tome 4, pp. 77ss.

8 En particulier le plan Prost de 1934, qui est demeuré curieusement mal connu et rarement cité; voir numéros spéciaux de la revue Urbanisme, 40 (1935); ibid., 41 (1936); ainsi que G. Bardet, Pierre sur pierre, Paris: L.C.B., 1945, pp. 68-87; Urbanisme, 88 (1965), pp. 21-25. Cet oubli a été récemment corrigé par P. Merlin (1982), op. cit., pp. 29-43. Voir aussi pour l'étude de toute cette période, J.-P. Alduy, "40 ans de planification en région d'Ile-de-France" dans Cahiers de l'IAURIF, no 70, pp. 11-67.

9 Délégation générale au district de la région de Paris, Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris, 1965 (SDAURP), Paris: La Documentation française illustrée, no spécial (216) 1966. L'idée de nouveaux noyaux urbains avait cependant déjà été développée dès 1960 dans

le Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne (PADOG) mais sur des emplacements différents.

10 Sur Brasilia, voir notamment Ph. Pinchemel, "Brasilia, ville symbole ou le mythe devenu réalité", La Vie urbaine, (juillet-septembre 1967), pp. 201-234; sur Chandigārh, voir V. D'Souza, Social Structure of a Planned City, New Delhi: Orient Longmans, 1968.

11 SDAURP, op.cit., Avis et Rapport du Conseil d'administration du district de la région de Paris (Rapport Boscher), Paris: La Documentation française illustrée, supplément au no 216, tomes II (2 vol.) et III (2 vol.), 1966.

12 Projet conçu par plusieurs architectes réputés et publié par la revue Architecture d'Aujourd'hui, en février 1960, qui proposait la construction d'un nouveau Paris situé à une cinquantaine de kilomètres du coeur du Paris historique.

13 On pense tout spécialement aux divers projets de Le Corbusier pour Paris; voir Le Corbusier, Les Plans de Paris: 1922-1956, Paris: Éditions de Minuit, 1956.

14 Voir notamment G. Pilliet, L'Avenir de Paris, Paris: Hachette; 1962, A. Griotteray, L'État contre Paris, Paris: Hachette, 1962; N. Boutet de Monvel, Les Demains de Paris, Paris: Éditions Denoël, 1964; J. Bastié, La Croissance de la banlieue parisienne, Paris: PUF, 1964; id., Paris en l'an 2000, Paris: Sedimo, 1964.

15 SDAURP, 1965, op. cit., pp. 64ss.

16 P. Merlin (1982), op. cit., pp. 67ss.

17 Préfecture de la région parisienne, "Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne. Débat d'orientation, mars 1975", extrait du Bulletin d'information de la région parisienne, no 17, 32 p.

18 Groupe central des villes nouvelles, Premier Ministre, Programme finalisé des villes nouvelles, VI^{e} Plan, Paris: Ministre de l'Équipement et du Logement, décembre 1971, pagination multiple.

19 Près de 25 000 logements et 1 000 000 mètres carrés de bureaux pour l'ensemble des pôles restructurateurs contre 65 000 logements et 100 000 mètres carrés de bureaux pour les villes nouvelles de la région parisienne, op. cit., note 17, p. 6.

20 Croissance de 1,4% par an en 1975 contre 2% par an de 1954 à 1962, ce qui entraîna la réduction des prévisions de population totale de la région parisienne pour l'an 2 000 de 14 à 12 millions d'habitants, compte tenu de la baisse de fécondité et du ralentissement des migrations vers la province, ibid., pp. 5-10.

21 Cergy-Pontoise, en prolongement de la vallée de Montmorency; Marne-la-Vallée, à partir de Noisy-le-Grand au sud de la vallée de la Marne; Saint-Quentin-en-Yvelines, sur le plateau de Trappes; Evry, entre la zone urbanisée de l'Orge et de Corbeil; Melun-Sénart, de Melun vers le

plateau de Tigery, ibid., p. 13.

22 Groupe central des villes nouvelles - Premier Ministre, Programme d'action prioritaire "Villes nouvelles", VII^{e} Plan (1976-1980), Paris: SGGCVN, septembre 1976, 4 vol., 44 p. + 60 p. + 90 p. + 20 p.

23 Préfecture de la région Ile-de-France, Projet de schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France, Paris: octobre 1980, 152 p.

24 Essonne, Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne où la gauche était majoritaire; voir P. Merlin (1982), op. cit., pp. 84-85.

25 Hauts-de-Seine, Paris et Val-d'Oise; ibid.

26 Groupe central des villes nouvelles - Premier Ministre, 8ème Plan, programme ville nouvelles, Paris: SGGCVN, s.d. (c. 1980), 9 fascicules sous emboîtage, pagination multiple.

27 En particulier une volonté de décentralisation administrative de l'État qui se traduira par des mesures législatives en 1983 et qui pour les villes nouvelles tendra à les replacer progressivement dans le régime communal dont elles avaient été soustraites à leur création. Sur l'ensemble de la politique urbaine française, on trouvera une analyse intéressante dans J.-P. Garnier et D. Goldschmidt, La comédie urbaine ou la cité sans classe, Paris: Maspero, 1978, 336 p., en particulier la seconde partie intitulée "Un nouvel espace" pp. 99-199. Sur la question de la décentralisation en matière d'urbanisme, voir H. Lena, "Décentra-

lisation et urbanisme", Urbanisme, 189 (1982), pp. 107ss et ibid., 190-191 (1982), pp. 66ss.

28 Au cours de l'année 1983, la plupart des établissements publics étudiaient encore leurs prévisions de développement pour le IX^{e} Plan. Seule Marne-la-Vallée disposait, dès juin 1983, d'un programme de développement très élaboré: Epamarne, Le Cadre du 9ème Plan, document interne, s.d. (1983), pagination multiple et Epamarne - Ville de Noisy-le-Grand, Préparation d'un contrat de Plan, IX^{e} Plan, juin 1983, 95 p.

29 Ce discours d'une démocratisation de l'opération villes nouvelles, notamment par le biais de la décentralisation et de la réforme des collectivités locales ainsi que par la mise en place de nouveaux rapports sociaux basés sur la solidarité et l'expérimentation sociale, apparaît déjà dans l'élaboration du Plan intérimaire; voir notamment l'article 34 extrait du Plan intérimaire 1982-1983 adopté par le Gouvernement le 25 novembre 1981.

30 J.-E. Roullier, Les villes nouvelles et l'innovation, Paris: Ministère de l'Équipement/SGGCVN, s.d., pp. 5ss, article publié également dans la revue "2000", numéro de janvier 1973.

31 "Directives concernant l'aménagement des villes nouvelles dans la région parisienne", signées le 4 avril 1966 par M.G. Pompidou, Premier Ministre, citées par Roullier, op. cit., p. 6.

32 En plus des ouvrages mentionnés plus haut (note 1) qui pour la

plupart abordent la question des structures administratives, on consultera avec intérêt les publications suivantes qui montrent leur évolution: J.-E. Roullier, Les problèmes administratifs et financiers posés par la réalisation des villes nouvelles de la région parisienne, Paris: Ministère de l'Équipement/SGGCVN, s.d., article publié également dans la revue Techniques et Architecture, no. 5, novembre 1970; J.-E. Roullier et J.-C. Gaschignard, Les structures administratives des villes nouvelles, Paris: Ministère de l'Aménagement du territoire.../SGGCVN, s.d., article publié également dans la revue Administration, no. 77, novembre 1972, pp. 115-122; Y. Boucly, L'organisation administrative des villes nouvelles, Paris: Ministère de l'Équipement, janvier 1975 et plus récemment P. Béghin, B. Mazin et F. Péchon, Institutions et financement des villes nouvelles, op. cit. qui font le point sur la question.

33 Loi no. 70-610 du 10 juillet 1970, communément dénommée loi Boscher, qui conférait un statut particulier aux agglomérations nouvelles. Cette loi fut remplacée par la loi no 83-636 du 13 juillet 1983 qui modifie le statut des villes nouvelles en amorçant leur retour vers le droit commun de l'administration municipale; voir Journal officiel, 14 juillet 1983, pp. 2179-2185.

34 La commune de Villeneuve d'Ascq, comprenant la ville nouvelle de Lille-Est, faisait déjà partie de la communauté urbaine de Lille avant la création de la ville nouvelle.

35 P. Châteaureynaud, "Le nouveau statut des villes nouvelles", Le Moniteur, 10 février 1984, pp. 42-45; voir aussi J.-J. Fournier, "Demain, les villes nouvelles", Le Moniteur, 25 mai 1984, pp. 63-66 et C. Rougeau,

"L'évolution des villes nouvelles de la région Ile-de-France", Le Moniteur, 8 février 1985, pp. 51-52.

36 F. Fourquet et L. Murard, Les Équipements du pouvoir, Paris: Union Générale d'Éditions, 10/18, Recherches 13, 1976, voir en particulier le chapitre V, le discours du Plan, pp. 229-256 où les auteurs examinent notamment l'évolution de la notion des équipements collectifs et son foisonnement progressif aux cours des Plans successifs pour aboutir au VI^{e} Plan à la notion de "fonction collective" qui est associée à la notion de "qualité de la vie", dont le support est le milieu urbain qu'il convient d'humaniser; voir aussi J.-P. Alduy et M. Dagnaud, "Définition et mise en oeuvre de la politique urbaine de l'État à partir du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne", Aménagement urbain et mouvements sociaux, Paris: Centre de recherche d'urbanisme, 1978, pp. 83-98.

37 Op. cit., note 18, pp. 5-6.

38 Ibid., pp. 25ss; pour plus de détails voir les tableaux de dépenses totales pour les divers secteurs d'équipement pp. 61ss, et plus loin les neuf sous-programmes pour chacune des villes nouvelles.

39 Ibid., pp. 8 et 13.

40 Ibid., pp. 22-23.

41 Documentation du GCVN, La situation à la fin du VI^{e} Plan, 26 juillet 1976, 4 p.; Note de synthèse sur l'exécution du programme finalisé des

villes nouvelles, s.d., 7 p. + tableaux.

42 Ibid., p. 5; les conclusions au bilan du VI^{e} Plan restent réservées et sont partagées entre la confiance en l'avenir à cause de la volonté gouvernementale d'accorder la priorité aux villes nouvelles au cours du VII^{e} Plan et la crainte de voir la conjoncture économique se traduire par la perte d'implantation d'emplois dans les villes nouvelles. Voir aussi P. Merlin, "Bilan provisoire de l'expérience française des villes nouvelles", Le Moniteur, 18 avril 1977, paru un an plus tard, dont le texte plus explicite souligne le manque de réalisme des objectifs fixés mais reconnaît la réussite du démarrage de l'opération villes nouvelles.

43 Op. cit., note 41; ces chiffres ne sont qu'approximatifs car au moment de leur compilation, toutes les données pour l'année 1975 n'étaient pas disponibles; de plus il appert que certaines données du programme finalisé VI^{e} Plan aient été modifiées au cours de celui-ci; voir aussi P. Merlin (1976), op. cit., qui présente un bilan très complet de l'état d'avancement des villes nouvelles à l'issue du VI^{e} Plan.

44 Op. cit., note 22.

45 SGGCVN, Programme d'action prioritaire des villes nouvelles, Echéancier prévisionnel régionalisé des autorisations de programme de l'Etat, document de travail, s.p. (15 p.).

46 Voir P. Merlin (1982), op. cit., pp. 166-187 qui fournit un excellent bilan quantitatif cumulatif à la fin du VII^{e} Plan; voir aussi documentation du GCVN, sans titre, (Réalisation des villes nouvelles au

cours du VII^{e} Plan dans le cadre du P.A.P. no 21 "Mieux vivre en ville"), 3 p. + tableaux.

47 Op. cit., note 26.

48 Ibid., on notera que dans le texte d'introduction: "Les villes nouvelles dans le VIII^{e} Plan", les objectifs fondamentaux, réduits à trois au lieu de quatre précédemment, sont reformulés à partir des mêmes thèmes et notamment celui du caractère novateur et expérimental de l'opération villes nouvelles qui se voit renforcé.

49 Documentation du GCVN, Un Plan intérimaire pour les villes nouvelles, juillet-décembre 1981, pagination multiple.

50 Voir notamment pour la région parisienne, les notes de débat du Conseil Régional d'Ile-de-France sur le Plan intérimaire 1982-1983.

51 Voir loi no 83-645 du 13 juillet 1983, Journal officiel, 17 juillet 1983, 164, p. 2214 et annexe, "Rapport sur le 9^{e} Plan de développement économique, social et culturel (1984-1988)" et documentation du GCVN, IX^{e} Plan. Programme prioritaire d'exécution no 10 "Favoriser le développement des villes nouvelles", mai 1983, pagination multiple.

52 Voir décret 83-32 du 21 janvier 1983, Journal officiel, 23 janvier 1983, p. 394 et documentation du GCVN, Les villes nouvelles dans le IX^{e} Plan, Contrat de plan État-Région, février 1983, pagination multiple. Ces dispositions permettront notamment la conclusion d'un contrat de plan État-Région d'Ile-de-France particulier aux villes nouvelles de la région

parisienne le 5 juillet 1984.

53 Pour l'analyse du rôle et de l'influence de la technocratie notamment dans les villes nouvelles de la région parisienne, voir J.-P. Alduy, "Les villes nouvelles de la région parisienne. Du projet politique à la réalisation" et surtout J.-E. Roullier, "L'expérience des villes nouvelles. Essai de réponse à Jean-Paul Alduy", Les Annales de la recherche urbaine, 2 (1979), pp. 3-104.

54 On trouvera une description du milieu spatial des villes nouvelles accompagné d'une abondante iconographie notamment dans Techniques et architecture, "Villes nouvelles, Région parisienne", 301 (1974), 126 p.; ibid., "Villes nouvelles, Province", 302 (1974-1975), pp. 18-75; Recherche et Architecture, 39 (1979), pp. 7-50; ibid., 41 (1980), pp. 3-54; ibid. 44 (1980), pp. 5-72; ainsi que dans le Guide de l'architecture dans les villes nouvelles de la région parisienne, Paris: Hachette, 1979, 120 p. et Les guides bleus. Les villes nouvelles en Ile-de-France, Paris: Hachette, 1979, 264 p.

55 Situation déjà constatée en 1975 par P. Chemetov; voir Libres opinions, P. Chemetov, "Les Nouvelles Hybrides", Techniques et architecture, 302 (1974-1975), pp. 84-85.

56 Ce fut le cas notamment à Cergy-Pontoise et à Evry qui eurent l'avantage de devenir le siège de nouvelles préfectures disposant d'édifices imposants.

57 En particulier à Evry, voir "Evry, centre urbain nouveau et ville

nouvelle", Cahiers de l'IAURP, 15 (1969), 72 p.; "Evry 1. Concours d'aménagement urbain", ibid., 31 (1973), 116 p.; voir aussi A. Darmagnac, F. Desbruyères, M. Mottez, Créer un centre ville: Evry, Paris: Editions du Moniteur, 1980, 128 p. Sur l'ensemble de la question des centres, voir A. Zublena, Les centres urbains des villes nouvelles françaises, Paris: Ministère de l'Equipement/SGGCVN, 1972, 30 p.

58 Il y a lieu de mentionner à ce sujet des expériences pilotes d'animation pour encourager la participation des nouveaux habitants au parachèvement de leur cadre de vie comme par exemple au germe de ville du Vaudreuil, les études de coloration des édifices et l'implantation du mobilier urbain dès 1975.

59 Cette ambiguïté existe dans la mesure où l'esthétique architecturale ne peut être évaluée que par rapport à une théorie justifiant l'utilisation d'un vocabulaire formel réduit en dernière analyse à la manipulation d'un nombre limité de formes le plus souvent empruntées à la géométrie. Or il apparaît que si le mouvement moderniste - qui avait codifié la théorie fonctionnaliste - n'en finit pas de mourir, le courant post-moderniste, qui veut lui succéder, s'est limité jusqu'à présent à emprunter le vocabulaire formel d'époques révolues - classique ou baroque - sans proposer de théorie justifiant sa démarche.

60 Presque toutes les villes nouvelles ont fait l'objet de concours d'architecture de plus ou moins grande envergure, depuis ceux d'Evry et du Vaudreuil au début des années 1970 jusqu'à ceux de Marne-la-Vallée en 1975, de Cergy-Pontoise en 1976 et 1978 et plus récemment à Lille; voir "Evry-1. Concours d'aménagement urbain", Cahiers de l'IAURP, op. cit.;

"Le Vaudreuil. Une méthode d'étude et de réalisation", ibid., 30 (1973), 108 p.; "Le concours des coteaux de Maubuée (Marne-la-Vallée)", ibid., 39 (1975), 72 p.; "Concours de maisons de ville à Jouy-le-Moutier (Cergy-Pontoise)", ibid., 47 (1977), 96 p. + les 19 projets retenus et E. Tempia, Pour une architecture urbaine, Paris: Editions du Moniteur, 1982, 192 p. qui étudie en détail le concours du quartier de Puiseux à Cergy-Pontoise et surtout développe une réflexion théorique sur la question (pp. 43-68). Sur la question des concours, voir aussi l'opinion d'un architecte: C. Parent, L'architecte, bouffon social, Tournai: Casterman, 1982, 180 p., (pp. 123ss).

61 Tendance que P. Chemetov, lui-même auteur du projet de la "forteresse" du quartier des Moines à l'Isle d'Abeau, décrit plaisamment "ce come back du has been", P. Chemetov, "Tutti frutti et plum-pudding", dans E. Tempia op. cit., pp. 181-183, et dont les protagonistes sont qualifiés de "petits marquis" par C. Parent, op. cit., pp. 21ss.

62 Voir notamment les projets aux noms évocateurs de R. Bofill, "Le Viaduc" et "Les Arcades du Lac" à Saint-Quentin-en-Yvelines ainsi que "Le Teatro" et "Le Palacio de Abraxas" à Marne-La-Vallée et de M. Nunez "Les Arènes de Picasso", construit également à Marne-la-Vallée.

63 Le mode de production architecturale des villes nouvelles explique son caractère varié et disparate qui cherche davantage à planter un décor qu'à créer un nouveau style caractéristique de notre époque, si ce n'est ce nouvel éclectisme qui s'apparente sur plusieurs points à "the Architecture of Choice" américaine.

64 Les publications sur les innovations technologiques en villes nouvelles sont relativement peu nombreuses, fragmentaires et souvent difficilement disponibles, voir cependant M. Bousselaire, "Villes nouvelles, techniques nouvelles", Urbanisme, 190-191 (1982), pp. 57-62.

65 Système Solfège utilisé dès 1972 aux premières tranches du germe de ville du Vaudreuil avec certaines difficultés sur le plan de l'isolation acoustique et de mise en chantier et réutilisé avec modifications plus récemment aux Coteaux de Maubuée à Marne-la-Vallée.

66 Système OTC, inspiré des techniques de construction nord-américaines, développé dans le quartier du Triolo à Villeneuve d'Ascq.

67 Projet du village-terre de 63 logements dans la ZAC des Fougères; voir R. Chareyre et J.L. Pagnier, Chronique du quartier terre de l'Isle d'Abeau, (EPIDA), mai 83, 24 p. et liste des 10 projets sélectionnés, 22 p.

68 Panneaux "architecturés" dérivés du procédé CEBUS employés notamment dans les projets de R. Bofill et M. Nunez cités précédemment, supra note 62.

69 voir Ministère de l'Education nationale et al., Ecoles économes en énergie: Conception, et surtout Ecoles économes en énergie: 38 projets, Paris: Editions du Moniteur, 1984, 240 p. qui présente les projets présentés pour sept des neuf villes nouvelles (excepté Le Vaudreuil et Lille-Est).

70 Le village solaire est situé au nord de Nandy près du Bois d'Arqueil

bordé par la D.50. En août 1983, il était fermé et semblait à l'abandon. Seule documentation trouvée: "Le premier village solaire de France: Nandy" La Maison de Marie Claire, dossier établi à la demande du Ministère du Logement, s.l.n.d., s.p.

71 ZAC de la Fontaine de l'Orme de St-Michel-sur-Orge.

72 EPA Cergy-Pontoise, Bilans et perspective 1982, p. 7; EPEVRY, Documentation interne; Epamarne, Le Cadre du 9ème Plan, p. 19, op. cit., note 28.

73 On citera cependant pour mémoire le projet d'aérotrain de Bertin prévu entre Paris et la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, qui fut abandonné au profit d'une ligne de chemin de fer classique.

74 Métro nommé VAL initialement pour Villeneuve d'Ascq-Lille et plus tard pour Véhicule Automatique Léger.

75 Sur la présentation générale du métro de Lille, voir Galerie des Arts, 216 (mai 1983) Cahier spécial: "Le métro de Lille"; pour des données plus techniques, voir Communauté urbaine de Lille, Metro line no. 1, April 1979, 44 p. et la collection Communauté urbaine de Lille, En direct du métro 1-12 (janvier 1979 - novembre 1982); sur l'historique, voir la thèse de G. Delbar, La Ville nouvelle de Lille-Est, Villeneuve d'Ascq: EPALE, Études et Documents, décembre 1977, pp. 167-174.

76 Projet Petunia portant sur le traitement de la gestion technique et de la sécurité pour l'ensemble de la ville nouvelle, justifié par sa

structuration éclatée en petites unités à l'échelle de bourgades, voir EPIDA, L'Isle d'Abeau ville nouvelle Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme, Bourgoin-Jallieu, décembre 1975, rapport de présentation, pp. 23-24 et annexe no. 6, pp. 58-59.

77 Voir R. Eksl, "Les Expériences françaises en télématique locale", Dossiers de Liaisons Prospectives, Paris: Ministère de l'Urbanisme et du Logement, Groupe de Prospective Urbaine, janvier 1982, pp. 7-14, qui fait état des diverses expériences projetées ou en cours à Biarritz, Grenoble, Nantes et Vélizy. Sur la question plus générale de la télématique, voir F. de Lavergne, "Télématique et espace urbain", Dossiers de Liaisons Prospectives, Paris: Ministère de l'Équipement et des Transports, Groupe de Prospective Urbaine, juin 1981, pp. 4-18.

78 W. Alonso, "What are New Towns for?" Urban Studies, Vol. 7, No. 1 (Feb. 1970), pp. 37-55.

79 Voir une analyse de cette question capitale déjà abordée en 1969 par V. Ahtik, "La création des villes nouvelles. 1. Éléments constitutifs du champ d'action urbaine". Sociologie du Travail, 4 (1969), pp. 366-386. Voir aussi Secrétariat général du groupe central des villes nouvelles, Le Poids des logiques professionnelles et institutionnelles dans l'habitat et le cadre de vie, Paris: Confluences, juin 1980, 88 p., qui condense les résultats d'une enquête exploratoire auprès d'une quarantaine de personnalités sur le cadre bâti, et tout récemment B. Tilliette et al., Un Nouvel art de ville, Paris: Éditions Autrement, 1985, 200 p.

80 Voir Entretien avec J.M. Duthilleul, "Quand la ville échappe aux

concepteurs", Urbanisme, 190-191 (1982), pp. 92-94.

81 Voir notamment le film de E. Rohmer, Les Nuits de la pleine lune, France, 1984, 101 mn., où la ville nouvelle - en occurrence Marne-la-Vallée - ne constitue qu'une variante plaisante de la banlieue-dortoir par rapport au centre du Paris historique.

*

UNIVERSITÉ D'OTTAWA UNIVERSITY OF OTTAWA

OTTAWA ONTARIO
CANADA

NOTES DE RECHERCHE / RESEARCH NOTES

* 1. P.G. Johnson, "The Degradation of the Donjek Glacier Neoglacial Moraine, St-Elias Mts., Yukon Territory, Canada", 9 p., February 1972, $0.50.

* 2. C.L. Dudley, "A Note on Reinvestment Assumptions in Choosing Between Net Present Value and Internal Rate of Return", September 1972, $0.50.

* 3. L. Ploegaerts, "Étude critique et comparative des plans d'urbanisme et de développement municipaux préparés depuis 1967 sur le territoire de la Communauté Régionale de l'Outaouais", 81 p., mars 1973, $1.25.

* 4. J.E. (McCabe) Albert and P. Harrison, "Juridictional Problems of New-Brunswick Coastal Zones", 32 p., May 1974, $1.50.

* 5. C.L. Dudley, "A Theoretical Financial Analysis of the Long Term Subsidy Value of the Regional Development Incentive Program in Canada: 1969-1972; A Summary", 32 p., October 1974, $1.50.

6a. M. Kugler-Gagnon, "Computer Processing of Geological and Geotechnical Data for Urban and Land-Use Planning", 29 p., March 1975, $1.50.

6b. M. Kugler-Gagnon, "Traitement informatique des données géologiques et géotechniques pour l'aménagement urbain et péri-urbain, 28 p., mars 1975, $1..50.

7. C.L. Dudley, "The Weakness of Financial Location Incentives in Promoting Regional Development", 39 p., April 1975, $1.50.

8. P. Harrison, "Spatial Externalities and the Problem of Resource Control", 15 p., May 1975, $1.00.

9. P.G. Johnson, D. Cossette, D. Conway, C. Lok, "Preliminary Report: Environmental Controls on Geomorphologic Processes, Grizzly Creek, South West Yukon Territory", 108 p., August 1976, $4.00.

* 10. L. Ploegaerts, "Étude comparative des plans de zonage sur le territoire de la Communauté Régionale de l'Outaouais", 95 p., mai 1976, $4.00.

11. G.P.F. Steed, "An Historical Geography of the Canadian Clothing Industries: 1800-1930's", 52 p., November 1976, $2.75.

12. R.A. Roberge, "Investment Decisions, Comparative Costs, and the Evolving Location Pattern of the Canadian Pulp and Paper Industry", 38 p., December 1976, $2.00.

* Réserve épuisée / Out of stock

Géographie
Faculté des arts

165 Waller
K1N 6N5

Geography
Faculty of Arts

13. P.F. Ricci, "Spatial Analysis Through Carrying Capacity", 24 p., January 1977, $1.75.

14. P. Harrison, "Spatial Demand Under Conditions of Substitution: A Disgrammatic Exposition", 20 p., Februrary 1977, $1.50.

15. P.F. Ricci, "From Public Announcement to Completed Construction: A Study of the 12 year Impact of a Water Resource Project on Property Values", 23 p., June 1977, $1.75.

16. P.F. Ricci, and V. Maclaren (ed.), "Selected and Annotated Readings on Planning Theory and Practice", 72 p., September 1977, $3.00.

17. R. Wesche, "Modern Agricultural Settlement in Rondonia, Brazil", 31 p., August 1977, $1.50.

18. P. Harrison, "Decision Information and Coastal Management: Some Preliminary Remarks", 15 p., August 1978, $1.50.

19. A.G. Lewkowicz, "An Approach to the study of Surface Wash: The Case of the Laboratory for Experimental Geomorphology, Leuven, Belgium", 42 p., April 1978, $2.50.

20. V. Berdoulay, "Notes sur les idéologies comme l'objet d'étude géographique", 23 p., mars 1979, $1.75.

21. S. Ansari, "Spatial Variations in Levels of Socio-Economic Development of Ontario and the Industrial Structure: an Empirical Test", 66 p., March 1979, $4.50.

22. D.A. St-Onge, "Forages au roc, Région Nord de Montréal", 113 p., juillet 1979, $8.00.

23. M. Phipps, "Information Theory and Spatial-Ecological Analysis: The "Pegase" Procedure, 45 p., 2 fig., September 1979, $3.00.

24. G.P.F. Steed and M. Appana, "Preservation, Rationalization and Orderly Adaptation: Canada's Footwear Sector", 35 p., September 1979, $2.50.

25. Felix A. Kwamena and Peter Harrison, "Canada's Offshore Resources: Frameworks for Management", 215 p., November 1979, $12.50.

26. Peter Harrison, "Managing Canada's Ocean Area: Institutions, Client Groups, and Co-ordination", 30 p., December 1979, $2.00.

27. Felix Kwamena, "Canada's Offshore Resources: The Problem of Integrated Planning in Canada's 200-mile Economic Zone", 27 p., December 1979, $2.00.

28. Peter Harrison, "Canada: Energy Futures, Energie et l'Avenir", 61 p., April 1980, $5.00.

29. Michel Phipps, "Recherches écologiques pour l'aménagement forestier: Les Cédraies du Moyen Atlas du Sud-Ouest".

    a) Le contexte, 38 p., juin 1980, $2.50.

    b) L'approche méthodologique et l'espace écologique, 75 p., janvier 1981, $5.50.

    c) Les types de communautés végétales, 122 p., mars 1981, $5.50.

30. Guy Steed, "National Circumstances, Expectations Conflict and Compromise: Canada's Textile and Clothing Policy", March 1981, $2.50.

31. Peter Harrison, Charles Brassard, Donald Wright, "Capital Expenditures to Develop the Hibernia Field: Sectoral and Spatial Distributions of Impacts", June 1981, $3.00.

32. Edmond Kayser, "Les routes et le développement des transports au XIXe siècle: la formation des réseaux luxembourgeois", 32 p., août 1981, $2..50.

33. Don Tate, "The Analysis of Manufacturing Employment in Canada Using Shift-Share Analysis: An Examination of Methodology and an Empirical Test", 66 p., December 1982, $6.00.

34. Véronique Dewez et Daniel Lagarec, "La dualité glaciaire - périglaciaire et l'origine de certaines formes dues à la fonte de glace", 77 p., juin 1982, $7.00.

35. Ghyslain Poulin et Michel Phipps, "Ambiance et structure forestières: Une méthode d'approche pour l'étude du loisir en forêt", 33 p., août 1982, $2.50.

36. Marie-Anne Geurts, "Observations géomorphologiques dans la région de Huamachuco, Andes centrales péruviennes", 27 p., octobre 1982, $2.50.

37. R. Needham, "The Cosmopolite - Localite Model: Newspaper Types and Natural Hazard Information Potentials", 42 p., November 1982, $3.50.

38. P. Vasconcelos, "Le secteur informel urbain", 81 p., septembre 1982, $7.00.

39. M.-A. Geurts, D. Lagarec, F. Sarrazin et S. Lemaître, "Pluie Polli-nique de l'été 1982 dans la vallée du Gladstone Creek (Yukon), 39 p., Mai 1983, $4.00.

40. M. Phipps, "Étude d'un processus de recolonisation par le cèdre (Cedrus Altantica Man.) Analyses de configuration du peuplement", 66 p., Mai 1983, $6.00.

41. R. Roberge, "A Spatial Information System for Predicting Hazard at Railway Crossings", 24 p., October 1983, $3.50.

42. A. Gilbert, "Les abandons de ferme et la concentration de l'habitat dans l'Outaouais rural québécois", Ingo Eberle (Mayenne), traduit par Anne Gilbert (Ottawa), 36 p., novembre 1983, $4.00.

43. P. Johnson, "Glaciological Conditions and Geomorphological Interpretation", 20 p., November 1983, $3.00.

44. P. Johnson, "Holocene Glaciological Conditions, Southwest Yukon", 19 p., November 1983, $3.00.

45. E. Kayser and F. Kwamena, "The Atlantic Fisheries and Community Development: A Conceptual Framework", 23 p., July 1984, $3.50.

46. D. Lagarec et M.-A. Geurts, "Les caractéristiques climatiques de la pluie pollinique dans la vallée du Gladstone Creek, Chaine Ruby, Territoire du Yukon", 33 p., décembre 1984, $4.00.

47. V. Dewez, D. Lagarec, M. Phipps, "The Distribution of some Periglacial Landforms in Northern Quebec (Canada) as related to Climate: An Information System Approach", 53 p., décembre 1984, $5.00.

48. Roger A. Roberge, "The Level of Urban Services in Canadian Resource Towns: A Comparative Analysis", 26 p., June 1985, $3.50.

49. Johanne Frégeau, "L'évolution du théâtre franco-ontarien: éléments d'un nouvel espace culturel", 41 p., août 1985, $4.00.

50. Wayne H. Pollard, "A Numerical Simulation of Bedrock Thermal Regimes in the Discontinuous Permafrost Zone", 45 p., September 1985, $4.50.

51. Léon Ploegaerts, "La planification des villes nouvelles françaises et l'innovation urbaine", 55 p., janvier 1986, $5.00.